

Impossible Mission 9/11

Auszüge aus dem Buch von Oliver Janich

August 1968: Baubeginn am World Trade Center Beim Bau des World Trade Centers, der im August 1968 beginnt, wird die Möglichkeit eines Flugzeugcrashs explizit berücksichtigt. Am 25. Januar 2001 erklärt der Architekt Frank de Martini, der als Manager des WTC-Baubüros arbeitete, in einer TV-Dokumentation, wie das WTC gegen solche Ereignisse gesichert wurde. Die Struktur des Gebäudes gleiche einem Moskitonetz, in das jemand Kugelschreiber hineinstecke, was dem Netz nichts anhaben könne. Das Gebäude könne seiner Meinung nach mehrere Flugzeugeinschläge problemlos verkraften. De Martini stirbt am 11. September 2001 bei den Anschlägen.

1980-1989: CIA liefert Waffen an Osama bin Laden Der Journalist Simon Reeve enthüllt in seinem von der Washington Times, der Washington Post und der New York Times gelobten Buch The New Jackals von 1999, wie die CIA die Mudschahidin unterstützte und Osama bin Ladens Männer mit Waffenlieferungen versorgte.

Was unsere Massenmedien ebenfalls gerne verschweigen, ist, dass Osama seine Kämpfer auch in Jugoslawien auf Seiten der Nato einsetzte. Am 15. September 2001 berichtete Der Spiegel noch, wie seine Reporterin Renate Flottau dem Terroristen-Chef 1993 im Palast von Alija Izetbegović, den von der Nato unterstützten Präsidenten der von Jugoslawien abgespaltenen bosnisch-muslimischen Sezessionsrepublik, begegnete. Bin Laden besaß sogar einen Pass des neuen Staates Bosnien-Herzegowina, und „rühmte sich, internationale Kämpfer ins Krisengebiet zu schmuggeln“.

Juni 2001: NORAD-Übung Amalgam Virgo enthält Drehbuch für 9/11 Die Flugabwehr der USA (NORAD) hält im Juni 2001 die Übung Amalgam Virgo ab. Dabei geht es um das Abfangen niedrig fliegender Flugkörper wie Cruise-Missiles. Die Titelseite der Präsentation dazu zielt Osama bin Laden und auf Seite acht ist sogar ein Bild des explodierenden World Trade Centers zu sehen. Dies zeigt einmal mehr, dass sich das Militär sehr wohl mit solchen Szenarien beschäftigt hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine schwere, große, langsame, vom offiziellen Kurs abweichende Boeing viel einfacher abzufangen ist, als eine Cruise-Missile und selbst für Letzteres war das Militär vorbereitet.

4. Juli 2001: Osama bin Laden wird in US Hospital von CIA-Agent besucht Sowohl die französische Zeitung Le Figaro (31. Oktober 2001), als auch die Asia Times (13. Juli 2002), als auch der britische Guardian (1. November 2001) berichten, dass Osama bin Laden vom 4. bis 14. Juli 2001 in einem amerikanischen Krankenhaus in Dubai wegen Problemen mit der Niere behandelt wurde. Dort wurde er laut den Zeitungsberichten sowohl vom ortsansässigen Repräsentanten der CIA als auch von einigen Mitgliedern seiner Familie sowie „Persönlichkeiten“ aus Saudi Arabien und den Emiraten besucht. Zur Erinnerung: Offiziell wird Osama seit 1998 von den USA als Terrorist gesucht und hat sich angeblich von seiner Familie, die engste geschäftliche Kontakte zur Bush Familie hat (unter anderem über die Carlyle Group), losgesagt.

Sobald die Puzzle-Teile nicht mehr passen, werden aus seriösen Quellen plötzlich „Verschwörungstheoretiker“. So darf Pulitzer-Preisträger Steve Coll in seinem Buch „Ghost Wars“ noch schreiben, dass die CIA den Kampf der afghanischen Mudschahidin mit drei Milliarden US-Dollar gesponsert hat. Aber dass Osama bin Laden, einer der wichtigsten Führer im Kampf gegen die Sowjets, direkte Kontakte mit der CIA hatte, weist die Regierung dann entrüstet zurück (wenn überhaupt darüber berichtet wird).

24. Juli 2001: Sechs Wochen vor den Anschlägen mietet Larry Silverstein das WTC.

Am 24. Juli 2001 mietet der Immobilienunternehmer Larry Silverstein die Zwillingtürme des World Trade Centers für 99 Jahre **und schließt ganz kurz vor den Anschlägen eine Versicherung gegen Terror ab.** Die Business Week bezeichnete die Twin Towers am 5. Oktober 2001 als Ruine, **die von Beginn an subventioniert wurden und nie wirtschaftlich waren.**

Die New Yorker Hafenbehörde wollte das Gebäude unbedingt loswerden. Das Gebäude musste von Grund auf saniert werden, unter anderem weil es mit giftigen Substanzen wie Asbest verseucht war. Die Sanierung hätte nach Schätzungen bis zu einer Milliarde Dollar gekostet. Manche Experten hielten die Entfernung sämtlichen Asbests sogar für unmöglich **und schlugen eine komplette Sprengung der Gebäude vor. All diese Schwierigkeiten fochten Silverstein nicht an.** Er leaste die Gebäude für 99 Jahre, versicherte sie für 3,55 Milliarden Dollar gegen Terror und zahlte mit Partnern 124 Millionen Dollar an.

Nach den Anschlägen verklagte er die Versicherungen, darunter die Schweizer Rück, auf zweimal 3,55 Milliarden Dollar, weil es sich um zwei getrennte Ereignisse gehandelt habe.

Letztendlich wurden Silverstein 4,6 Milliarden Dollar zugesprochen, eine Vervierzigfachung seines Einsatzes innerhalb von sechs Wochen.

Ähnliches Glück hatte Silverstein am Morgen des 11. September 2001. Eigentlich hielt er sich jeden Morgen in seinem Büro im 88. Stock des Nordturms auf, wie das New York Magazine am 18. April 2005 berichtet. Nur an diesem Morgen hatte er einen Termin beim Dermatologen. Sein Sohn und seine Tochter und übrigens mit Jim Pierce auch ein Cousin von George W. Bush, der am Tag zuvor seine Pläne änderte, **hielten sich ebenfalls zufällig nicht im Gebäude auf. Gute Verbindungen sind hilfreich.** Der Chef der New Yorker Hafenbehörde, Lewis Eisenberg, höchstpersönlich handelte die Modalitäten mit Silverstein aus. Eisenberg musste wegen eines Sex-Skandals in den Achtzigerjahren seine Partnerschaft bei Goldman Sachs zurückgeben. Silversteins Partner bei dem Deal war Frank Lowys australische Immobilienfirma Westfield America. Lowy, Silverstein und Eisenberg sind gute Bekannte des größten Medienunternehmers der Welt, Rupert Murdoch. Murdoch würdigte seine Freundschaft zu Frank Lowy unter anderem auf einem Fund Raising Dinner der American Australian Association am 20. November 2002 in New York. Silverstein war auch zugegen.

Alle vier sind gemeinsam in diversen gemeinnützigen Organisationen tätig. Silverstein war zum Beispiel der Vorsitzende der United Jewish Appeal Organisation. Eisenberg war dort laut dem Geschäftsauskünfte-Portal zoominfo im Planungs-Ausschuss. Seltsam: Das höchste Gebot für die Türme hatte eigentlich Vornado Realty Trust abgegeben. Der Firma wurde laut Toronto Star vom 23. Februar 2001 am 15. Februar 2001 der Zuschlag erteilt. Dann schaltete sich Eisenberg in die Verhandlungen ein, Vornado zog sein Gebot zurück und am 24. Juli 2001 bekamen Silverstein und Lowy den Zuschlag.

Eisenberg wiederum hat engste Verbindungen zur Bush-Familie. Er war als Finance Chairman of the Republican National Committee einer der obersten Spendeneintreiber der Republikaner und der Bush-Familie ist legendär. KKR ist im Übrigen eine der am meisten **vertretenen Firmen auf den berühmten Bilderberger-Konferenzen.**

Auf der Konferenz in St. Moritz 2011 gab sich mal wieder Henry Kravis selbst die Ehre. Eisenberg wiederum arbeitete einst für New Yorks Gouverneur George Pataki, seines Zeichens ebenfalls Bilderberger. Die Anwaltskanzlei von Silversteins Immobilienfirma ist Stroock, Stroock & Lavan, die zufällig auch Eisenbergs ehemalige Firma Goldman Sachs vertritt. Ein ehemaliger Anwalt der Kanzlei war Alvin Hellerstein, persönlicher Freund des jetzigen Partners Joel Cohen.

Das ist exakt der New Yorker Richter, der bis heute jede Anklage seitens der Opferfamilien gegen US-Behörden und andere westliche Organisationen abweist, bevor es überhaupt zur Beweisaufnahme kommt. Im Jahre 2016 sagte Hellerstein der New York Times, dass er keinerlei Bedauern darüber empfinde, dass keine der Opferklagen gegen die Regierung durchkam. Sie bekamen Millionenabfindungen dafür, stillzuhalten.

25. August 2001: Raytheon landet erfolgreich ferngesteuertes Flugzeug Wie Der Spiegel am 28. Oktober 2001 berichtet, landete Raytheon im August 2001 eine Boeing 727 per Fernsteuerung. Ziel der Übung: Entführte Flugzeuge sollen so von außen gesteuert werden können. Allerdings ist es so auch möglich, Flugzeuge zu entführen ohne an Bord sein zu müssen, beispielsweise über den Transponder, der am 11. September aus allen Flugzeugen keine Signale mehr lieferte, was nicht heißt, dass er keine empfangen konnte.

11. September 2001: Der Tag des größten Terroranschlags in der Geschichte der Menschheit

5 Uhr 43: Mohammed Atta und Abdulaziz al-Omari checken am Schalter von US Airways in Portland ein. Atta wird für durch das Sicherheitssystem CAPPS für einen zusätzlichen Sicherheitscheck ausgesucht. Die einzige Konsequenz ist, dass sein Gepäck zurückgehalten wird, bis er das Flugzeug besteigt. Später wird behauptet, Attas Gepäck sei aus Versehen nicht mit verladen worden und in seinem Koffer hätte sich sein Testament befunden. Abgesehen von der geringen Wahrscheinlichkeit, dass so etwas passiert, ist es natürlich absurd, sein Testament auf eine Selbstmordmission mitzunehmen, bei der man in Gebäude fliegt – offensichtlich eine dilettantisch gelegte falsche Spur. Ähnlich grotesk ist der angebliche Fund des Passes von Satam al-Suqami, der den Crash von Flug 11 in den Nordturm unbeschadet überlebt haben soll, während sich das ganze Gebäude in Luft aufgelöst hat. Fast genauso dämlich: In einem Auto am Bostoner Logan Airport wurde ein Koran und arabische Fluganleitungen gefunden. Klar doch, die Entführer mussten nochmal nachsehen, wo der Schaltknüppel ist und haben in der Aufregung ihren Koran vergessen, wie zuvor schon im Strip-Club, wo sie vermutlich nochmal nachgelesen haben, wie man Prostituierte nach islamischer Sitte flachlegt. Wenn sich ein Drehbuchautor so dilettantisch gelegte falsche Spuren ausdenkt, wird er gefeuert. Aber die Öffentlichkeit hat's gefressen, insofern war es gar nicht so doof.

Nach den Ereignissen wird manchen jedoch bewusst, woran sie mitgewirkt haben. Dabei lautet oft das Argument: So viele Mitwisser, da würde doch jemand plaudern. Zum einen ist es nicht sonderlich wahrscheinlich, dass jemand redet, der gerade miterlebt hat, wie die eigene Regierung 3.000 Menschen umgebracht hat, während die Medien dabei voll mitspielen. Und möglicherweise wollten ein paar Beteiligte auspacken, anders sind die zahlreichen mysteriösen Todesfälle von Menschen, die mehr wussten, kaum zu erklären. Was aber von vielen übersehen wird, ist folgende Tatsache: Bei dem Ereignis starben knapp 3.000 Leute.

Es ist also ein Leichtes, an diesem Tag unliebsame Zeugen zu entsorgen, wie beispielsweise John O'Neill, andere FBI-Agenten mit Insiderwissen, den Architekten De Martini (der erklärte, dass das WTC für Flugzeugeinschläge ausgelegt war), die Attentäter selbst oder wer auch immer beteiligt war. Beispielsweise befanden sich an Bord der Maschinen überdurchschnittlich viele Raytheon Mitarbeiter. Raytheon stellt Fernsteuerungen für Flugzeuge her, (siehe 25. August 2001). Mindestens fünf Raytheon Mitarbeiter (Waldie, Homer, Hall, Gay, Kovalcin) befanden sich auf den Flügen, dazu Charles Falkenberg, Forschungsleiter bei ECOlogic, einer Firma, die die Software für das Fernsteuerungssystem Global Hawk herstellt. Die Firma Raytheon ist gemessen am Bevölkerungsanteil also weit überrepräsentiert. Eine These, die unter anderem Christian C. Walther in dem Buch „Der zensierte Tag“ vertritt, ist, dass die Flugzeuge gelandet und andere Flugkörper in die Ziele gelenkt wurden. Auch die eigentlichen Passagierflugzeuge könnten ab einem bestimmten Punkt ferngesteuert worden sein. Walther belegt dies anhand der Flugrouten und der Transponder-Daten. Große, unbewegliche Boeings sind schwer in solche Ziele zu fliegen, weshalb es sicherer gewesen sein könnte, die Passagierflugzeuge vorher zu landen und die Ziele auf andere Weise zu attackieren. Vom Pentagon-Einschlag existieren beispielsweise keine Filmaufnahmen einer Boeing, obwohl es sich um eines der am besten bewachten Gebäude der Welt handelt. Das FBI beschlagnahmte 86 Videos und veröffentlichte nur eines, auf dem aber keine Boeing zu sehen ist. Vor diesem Hintergrund erscheint es durchaus logisch, dass bei der vermeintlichen Übung Raytheon

Impossible Mission 9/11

Auszüge aus dem Buch von Oliver Janich

Mitarbeiter an Bord waren, die dann gleich zusammen mit den Attentätern und anderen Mitwissern entsorgt werden konnten.

6 Uhr 47: Laut dem Bericht der US-Behörde NIST, die den Zusammenbruch des WTC untersucht, wird um 6 Uhr 47 das Feueralarmsystem in World Trade Center 7 für acht Stunden auf Test-Modus umgeschaltet, so dass die Feueralarme von der Sicherheitszentrale ignoriert werden. Der Bericht enthüllt außerdem, dass im Gegensatz zur sonstigen Praxis die Türen zu den Dächern der Zwillingstürme verschlossen sind.

Einschub: Versagen der Flugabwehr Von Regierungsbehörden werden verschiedenste Versionen präsentiert, warum die Flugabwehr an diesem Morgen versagt hat. Alle laufen letztlich auf Inkompetenz hinaus. Dazu muss man wissen, dass das Abfangen von Flugzeugen, die vom Kurs abweichen, reine Routine ist und etwa hundertmal im Jahr vorkommt. Da es höchstgefährlich ist, wenn Flieger von ihrem Weg abweichen, weil sie dann auf andere Flugzeuge treffen könnten, werden solche Abfangmanöver seit Jahrzehnten geübt. Beispielsweise wurden von September 2000 bis zum Juni 2001 67 Jets zu einem Alarmstart (englisch: to scramble jets) veranlasst, wie Associated Press am 12. August 2002 berichtet. Ein Artikel im Calgary Herald vom 13. Oktober 2001 von Linda Slobodian erklärt, wie die Flugabwehr des Nordamerikanischen Sektors, NORAD, funktioniert. Sie geht dabei darauf ein, wie das Prozedere vor dem 11. September war. Abfangjäger mussten innerhalb von 15 Minuten startbereit und innerhalb von acht Minuten in der Luft (airborne) sein. 20 solcher Jäger waren immer startbereit. Zweimal pro Woche wurden laut dem Bericht vor dem 11. September Abfangjäger zu einem Alarmstart veranlasst. Reine Routine also.

Anzunehmen, dass die Luftabwehr der USA entführte Flugzeuge so lange nicht findet, obwohl Milliarden Menschen auf der Welt im TV vom Einschlag in den ersten Turm um 8 Uhr 46 erfuhren und dem Einschlag um 9 Uhr 03 sogar live zusahen, ist trotz aller Erklärungsversuche, die sie im Folgenden lesen werden, im besten Fall naiv. Es würde bedeuten, dass die größte, teuerste und technisch am besten ausgerüstete Militärmacht, die es je auf Erden gab, durch ein paar saufende, koksende und hurende, mit Teppichmessern bewaffnete, muslimische Hobby-Cessna-Piloten außer Gefecht gesetzt werden kann.

Die unglaublichste Theorie: No Planes – keine Flugzeuge ! (Photo next page)

Half in, half out... can I get a damage report? Let's see... the plane appears to be fine – same goes for the tower. Notice how there's no hole in the tower between the engines and the fuselage.

This picture is representative of a pixel crash, not a plane crash.

Sie können deutlich erkennen, dass das Flugzeug in das Gebäude hineingleitet, ohne dass auch nur ein einziges Aluminium-Teil vom Flugzeug abbricht (gegen Stahlträger)!

Ein besonders schönes Beispiel ist, als der Reporter Rick Leventhal auf Fox einen Passanten befragt und dieser angibt, **da wäre definitiv kein Flugzeug gewesen**. Selbst als Leventhal ihm sagt, im TV wäre ein Flugzeug zu sehen gewesen, antwortet er: „Nein, da war kein Flugzeug, es waren Bomben, ich habe alles genau gesehen.“ Und natürlich gehört. Statt ihn ob der Sensation intensiver zu befragen, schaut sich der Reporter hilfeschend um, dreht sich um und ging weiter.

Der Boston Globe berichtete am 26. September 2001, dass Bürgermeister Rudolph Giuliani jegliche Fotos und Filmaufnahmen am Ground Zero verbot. Vertrauenszerstörend für eine Aufklärung?

Es gibt zwar eine Amateuraufnahme ohne Flugzeug, aber auch die könnte gefälscht sein. Außerdem sieht man bei näherer Betrachtung zumindest kleine schwarze Pixel.

Das Video wurde inzwischen auch gelöscht. Professor Morgan Reynolds versucht seit Jahren, ein Gerichtsverfahren anzustrengen, um alle diese Flugzeug-Zeugen unter Eid aussagen zu lassen, was sie wirklich sahen und wie die Aufnahmen zustande gekommen sind – bisher ohne Erfolg.



Unstrittig ist, dass das Flugzeug vollständig eindringt.

Ist das überhaupt möglich? Das bedeutet: Die Kraft, die vom Aluminium-Flugzeug auf die Stahlsäulen/Träger des Turmes wirkt, entspricht der Kraft, die die Stahlsäulen auf das Flugzeug ausüben und das schwächere Objekt gibt nach. Sie können sich das also so vorstellen, als ob der Stahlwolkenkratzer mit einer Geschwindigkeit von etwa 800 Kilometern pro Stunde auf ein Aluminiumflugzeug zurast. Wer gibt wohl nach? Dieser Punkt ist zentral. Eine weitere Überlegung: Ein Objekt, das auf ein Hindernis trifft, **wird entweder selbst zerstört, dann bleibt beispielsweise die Wand intakt, oder die Wand geht kaputt, aber dann bleibt das Objekt, das auf sie trifft, intakt, also das dünnwandige, hohle Alu-Flugzeug, quer durch das ganze Gebäude mit vielen weiteren Säulen!**

Impossible Mission 9/11

Auszüge aus dem Buch von Oliver Janich

Zum Vergleich: Die Frontpanzerung des besten Panzers im Zweiten Weltkrieg, des T-34, war nur 4,5 Zentimeter dick und einwandig. Dennoch gab es noch keine panzerbrechenden Artilleriegranaten, die diese Panzerung durchschlagen konnten. Die 59 Stahlsäulen jeder Wand des WTC, die jeweils einen Abstand von einem Meter hatten, waren doppelwandig und mit insgesamt 12,7 Zentimetern dreimal so dick.

Selbst Vögel können die Aluminiumhaut eines Flugzeugs beschädigen. Googeln Sie „Bird hits plane“ oder „Vogel trifft Flugzeug“. Sie werden im Netz keine einzige Aufnahme finden, in der ein Flugzeugflügel Stahl durchschneidet. Ein simpler Baukran reicht, um die Außenhaut des Flugzeuges zu zerstören.

Stahl hat eine um dreimal höhere Steifigkeit als Aluminium. Das heißt, Aluminium verformt sich dreimal leichter als Stahl, was die meisten wohl auch schon einmal im Alltag wahrgenommen haben.

Überspitzt ausgedrückt ist die behauptete, offizielle Theorie damit vergleichbar, dass eine leere Cola-Dose, die auf eine Stahlwand abgefeuert wird, durch die Wand hindurch geht.

Die Analogie passt insofern, dass das Flugzeug ja im Wesentlichen hohl ist und aus keinem großen Klumpen Aluminium besteht. Experimente könnten die Situation eindeutig klären, aber es gibt keine begutachtete Simulation. Man könnte beispielsweise entsprechende Stahlträger mit 800 Kilometern pro Stunde auf die verschiedenen Teile einer bereits ausrangierten Boeing schießen und zeigen, **dass das Alu-Flugzeug unbeschädigt bleibt, während der Stahlträger zerstört wird.** Das wäre in der Tat, bei einem solchen Welt-Ereignis, kein sonderlich aufwendiges Experiment.

Alle Live-TV-Bilder kamen an diesem Tag aus einem Raum, weil die Antenne für die lokalen und anderen TV-Stationen auf dem World Trade Center war. Möglicherweise liegt hierin auch der Grund dafür, dass die Türen zu den Dächern abgeschlossen waren. Die Täter konnten ja nicht sicher sein, dass die Antennen wirklich kaputt gingen. Es ist also gar nicht nötig, dass alle TV-Leute eingeweiht waren. Sie sahen alle dasselbe. Für die Fälschung der Bilder genügt ein Profil!

Viele Anomalien lassen sich aber auch mit der Kameraführung, schlechter Fokussierung oder eben mit Fälschungen erklären. Ebenso seltsam ist aber,

dass es keine einzige Aufnahme gibt, auf der eine Boeing klar erkennbar ist.

Auch dass die offiziellen TV-Bilder an einem sonnigen, helllichten Tag alle von **grausamer Qualität, Auflösung und Farbe sind, ist seltsam und würde sich erklären, wenn man möglichst unscharfe Bilder haben will, um leichter Pixel einfügen zu können.** Seltsam ist auch, dass es bei den „Live“-Bildern vom zweiten Einschlag offenbar eine Verzögerung von 17 Sekunden gab, die auch noch durch einen Ton markiert wurden. In dieser Zeit hätte das Bild vom Flugzeug eingefügt werden können. Es kann natürlich Zufall sein, aber gerade in den Live-Aufnahmen (die alle aus derselben Quelle stammen könnten, weil der Blickwinkel praktisch identisch ist) ist der Turm, in den das Flugzeug einschlägt, von dem anderen Turm verdeckt und man sieht nur einen Schatten heranrasen. Noch dazu wird der Bildschirm kurz darauf schwarz. Also ausgerechnet bei der Aufnahme, bei der es am wenigsten Zeit zum Fälschen gibt, ist fast nichts zu erkennen. Für alle späteren Aufnahmen war genügend Zeit, um sie zu manipulieren. Zudem kreiste zur Zeit der Anschläge ein Flugzeug über Manhattan, es ist im Hintergrund einer Aufnahme vom zweiten Einschlag zu sehen und wird im Fernsehen von einer Journalistin beschrieben, die aber dann vom Moderator das Wort abgeschnitten bekommt. Es kann daher durchaus Zeugen dafür geben, dass ein Verkehrsflugzeug zu der Zeit über New York flog. Ebenso wird, immer wenn Zeugen kein Flugzeug sahen, schnell weitergeschaltet. Wenn keine Flugzeuge reingeflogen sind, muss man sich fragen, wie die comcartige Silhouette des Flugzeuges entstanden ist.

Impossible Mission 9/11

Auszüge aus dem Buch von Oliver Janich

Es gibt keine Aufnahmen, wo man sehen könnte, wie die Löcher entstanden sind!

Im Naudet-Video vom ersten Einschlag, ist das Entstehen der Löcher von der Rauchwolke verdeckt und alle anderen Videos brechen ab, bevor sich der Rauch verzieht. Es ist doch äußerst unwahrscheinlich, dass jemand den Einschlag filmt und danach die Kamera abschaltet. Es gibt dann nur spätere Aufnahmen, in denen man das Loch sieht, aber keine einzige durchgehende Sequenz mit Flugzeug und anschließend sichtbaren Löchern. Das spricht im Übrigen auch dafür, dass alle nachfolgenden sogenannten Amateuraufnahmen, die oft aus dem nahezu selben Winkel aufgenommen sind, nur Varianten der bereits gesendeten Aufnahmen sind. **Auf gleich zwei Aufnahmen verschwindet einige Meter vor dem Gebäude plötzlich der komplette Flügel.**

Was auch seltsam ist: Das Flugzeug verschmilzt mit dem Gebäude, was zum Großteil durch Rauch verdeckt wird, danach sieht man eine Explosion. Aber wo kommt der Rauch her? Sollte es nicht erst eine Explosion geben und dann Rauch?

Man sollte auch bedenken, dass das Risiko mit einer trägen Boeing tatsächlich die relativ (zur Flugzeuggröße) schmalen Türme zu verfehlen, sehr hoch ist. Das eine Flugzeug lag angeblich sogar mitten in einer Kurve, das könnte nicht mal ein Kunstflieger mit einer Boeing so hinbekommen. Was wäre, wenn das Flugzeug das Ziel verfehlt und eine Bruchlandung hinlegt? Dann wären entweder keine Passagiere an Bord (Drohne) oder Überlebende könnten die Wahrheit berichten.

Jeder Flugpassagier hat schon mal erlebt, wie es ein Verkehrsflugzeug um mehrere Meter versetzt, wenn es in Turbulenzen gerät. Das ist mit einer so trägen Maschine unmöglich schnell genug zu korrigieren, um die Türme nicht zu verfehlen. Die Türme waren nur wenig breiter als die Flugzeuge und wurden trotzdem voll getroffen. Ein Ziel in der Luft zu treffen, ist nicht zu vergleichen mit einem langsamen Landeanflug, bei der sie hunderte Meter lang über der Landebahn schweben, bevor sie aufsetzen.

Vor allem: Um die Gebäude sprengen zu können, mussten sie komplett in das Gebäude eindringen, denn die Story lautete ja, dass das Kerosin die Stahlträger zum Schmelzen brachte. Was wäre gewesen, wenn das Flugzeug tatsächlich an der Wand zerschellt oder explodiert wäre, oder zumindest die Flügel mit den Kerosintanks?

Oder Teile des Flugzeuges wären auf der anderen Seite wieder rausgekommen?

Es blieb EXACT im Gebäude, das fast genau so tief war wie die Boeing lang.

Grandiose Punkt-Landungen mitten in NY durch die antrainierten Piloten! Bravo!

UND DAS ALLES WIRD VON DEN MEDIEN UND DEM WERTEN PUBLIKUM GEGLAUBT!?

Offensichtlich existierte ein vorbereitetes Skript, was bei einem nicht zu erklärenden Fehler aufflog:

BBC meldete in England den Zusammenbruch von WTC7 Stunden bevor er passierte. Peinlich!!!

Während die Nachrichtensprecherin die Meldung verlas, stand das Gebäude noch im Hintergrund. Erklärt wurde das später mit einer falschen Reuters-Meldung. So eine Meldung kann man sich wohl kaum „aus Versehen“ ausdenken, denn WTC7 stand überhaupt nicht zur Debatte.

Wenn Sie sicher sind, dass Sie sich nicht irren, wird Ihnen bewusst, dass die US-Regierung 3.000 Leute umgebracht hat, wobei ganz offensichtlich alle weltweiten Medien (inkl. NZZ, TA, Blick usw.) diese Lügengeschichte - wie hier dargelegt - wider besseren Wissens decken und die Fakten verschweigen.